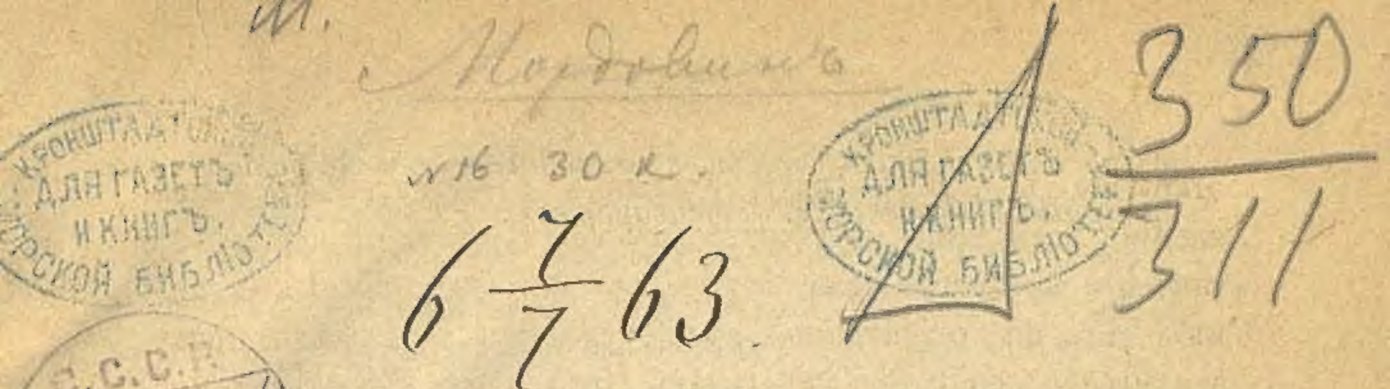

2007059459



Историческія соприкосновенія Россіи и Сѣверной Америки по военно-морскимъ вопросамъ.

Необычайное развитіе торговли, промышленности и народнаго хозяйства въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, выдвигаетъ все болѣе и болѣе вопросъ о такъ называемой *«заатлантической конкуренціи»*, которая рано или поздно должна сильно повліять на экономическую жизнь всѣхъ европейскихъ государствъ. Этотъ неопровержимый фактъ, для всесторонняго его разъясненія, побуждаетъ европейскія правительства посылать въ Сѣверную Америку разныя коммисіи и спеціалистовъ, благодаря которымъ въ послѣднее время накопился (въ отчетахъ, очеркахъ и таблицахъ) весьма богатый и въ высшей степени интересный статистическій матеріалъ, проливающій много свѣта на того загадочнаго сфинкса, какимъ до сихъ поръ представляется политико-экономическая жизнь, хозяйственный строй и другія основы благосостоянія сѣвероамериканцевъ. Предполагаемое же прорытіе Панамскаго перешейка, въ 1888 году, очевидно еще болѣе возвыситъ міровое значеніе Сѣверной Америки, какъ посредницы, расположенной географически между двумя океанами и которой суждено связать политическіе и торговые интересы западно-европейскихъ государствъ съ народами дальняго Востока.

Очевидно, что вопросъ *«о заатлантической конкуренціи»*, съ экономической точки зрѣнія, не менѣе важенъ для Россіи, чѣмъ для Западной Европы. Но я указываю здѣсь на этотъ фактъ только потому, что онъ послужилъ мнѣ мотивомъ для составленія записки, имѣющей главною цѣлью доказать, *«что и въ военно-морскомъ отношеніи, ближайшее знакомство и изученіе Соединенныхъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ* обяза-



тельно для русскихъ моряковъ не менѣе—если не болѣе, чѣмъ для другихъ европейскихъ государствъ».

I.

Историческая связь въ развитіи военно-морскаго дѣла въ Соединенныхъ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ и въ Россіи.

Вслѣдствіе малаго знакомства европейцевъ съ обширнымъ распространеніемъ техническихъ знаній и учрежденій въ Сѣверной Америкѣ, представляется съ перваго взгляда какъ будто страннымъ и даже непонятнымъ, что европейскія государства, политическая жизнь которыхъ сложилась преимущественно благодаря постоянному существованію многочисленныхъ и сильно-вооруженныхъ армій и флотовъ, обязаны мирнымъ и слабо-защищеннымъ американцамъ многими изобрѣтеніями и усовершенствованіями по разнымъ отраслямъ военной техники вообще. А между тѣмъ исторія указываетъ на слѣдующіе примѣры: Сѣверная Америка раньше Европы воспользовалась практическимъ примѣненіемъ пара, колеснаго и винтоваго двигателей, къ постройкѣ первыхъ морскихъ колесныхъ и винтовыхъ судовъ. Такое же примѣненіе электричества впервые выразилось въ Сѣверной Америкѣ устройствомъ обширной сѣти телеграфовъ, телефоновъ и значительнымъ усовершенствованіемъ миннаго дѣла. Всѣмъ извѣстно—до какой степени американцы сознаютъ значеніе и пользуются устройствомъ желѣзныхъ дорогъ и гидротехническихъ сооруженій, для улучшенія внутреннихъ путей сообщеній. Ни одной изъ европейскихъ войнъ не было суждено, подобно американской междуусобной войнѣ—20 лѣтъ назадъ, указать на огромное стратегическое значеніе внутреннихъ водяныхъ системъ для успѣшнаго веденія военныхъ дѣйствій по рѣкамъ и озерамъ. Той же войнѣ обязано современное военное искуство болѣе широкимъ пониманіемъ и пользованіемъ кавалеріею для партизанскихъ дѣйствій на сушѣ, а также *крейсерскою войною въ океанахъ*, для которой тогда же выработался особый типъ судовъ. Наконецъ, таже война создала новый

типъ башенныхъ броненосцевъ—*мониторовъ*—не только для дѣйствій около береговъ, но и въ открытомъ морѣ.

Не перечисляя въ подробности всѣхъ главныхъ изобрѣтеній и улучшеній, которыми обязано вообще военное искуство американцамъ, мы должны ограничиться здѣсь только тѣми историческими фактами по морской части, которые служатъ спеціальною связью между развитіемъ военно-морскаго дѣла въ Сѣверной Америкѣ и Россіи.

Извѣстно, что идея американца Фультона (о приведеніи судовъ въ движеніе посредствомъ пара и помощью колесъ) была отвергнута въ Европѣ и получила практическое осуществленіе въ Сѣверной Америкѣ постройкою къ Нью-Іоркѣ, въ 1807 году, перваго колеснаго парохода *Clermont*. Въ 1818 году, уже послѣ смерти Фультона, былъ построенъ и спущенъ на воду морской колесный пароходъ *Savannah*, предназначавшійся для Россіи, куда онъ первымъ совершилъ свой путь черезъ Атлантическій океанъ въ 1819 году, съ заходомъ въ Англію, оттуда въ С.-Петербургъ, гдѣ онъ однако не остался и возвратился обратно въ Нью-Іоркъ.

При этомъ будетъ кстати указать на характеристичный фактъ, что при дальнѣйшемъ развитіи пароходства постройка частныхъ пароходовъ въ Сѣверной Америкѣ и Западной Европѣ, по предпріимчивости частныхъ лицъ, компаній и для торговыхъ цѣлей, предшествовала постройкѣ казенныхъ или военныхъ пароходовъ. То же самое повторилось впослѣдствіи—при сооруженіи первыхъ винтовыхъ судовъ. Совершенно обратный фактъ замѣчается въ Россіи, гдѣ правительство продолжительное время должно было заботиться, для развитія и поддержанія пароходства, о постройкѣ казенныхъ пароходовъ не только для спеціально военныхъ цѣлей, но и для перевозки почты, пассажировъ и казенныхъ грузовъ во всѣхъ нашихъ моряхъ.

Дальнѣйшее сооруженіе паровыхъ военныхъ судовъ пошло быстрыми шагами въ западно-европейскихъ государствахъ, правительства которыхъ могли въ этомъ дѣлѣ находить уже большую техническую поддержку и пособіе со стороны частныхъ судостроителей. Вслѣдствіе нашей технической отста-

лости въ этомъ новомъ и сложномъ дѣлѣ, европейскіе флоты вскорѣ опередили русскій флотъ численнымъ составомъ паровыхъ военныхъ судовъ. Чтобы пополнить этотъ ощутительный пробѣлъ, наше правительство было вынуждено прибѣгать къ помощи заграничныхъ заказовъ, для постройки большихъ военныхъ пароходовъ для службы въ нашихъ моряхъ. Въ числѣ такихъ судовъ былъ пароходо-фрегатъ «Камчатка», построенный изъ дуба въ Нью-Іоркѣ, въ 1840 году. Главная его особенность состояла въ томъ, что онъ былъ самымъ большимъ и сильнымъ «батарейнымъ пароходо-фрегатомъ» въ Балтійскомъ флотѣ, гдѣ онъ съ честью прослужилъ до 1867 года, будучи только одинъ разъ тимберованъ въ 1857 году.

Въ теченіи 1856 года прибыли и доставлены въ Николаевскъ на Амурѣ, для надобностей Сибирской флотиліи и по заказамъ нашего правительства *во время Крымской войны*:

Во первыхъ—прибылъ пароходо-корветъ «Америка», построенный изъ дуба въ Нью-Іоркѣ и считавшійся морскимъ пароходомъ до исключенія его изъ судоваго списка въ 1880 году.

Во вторыхъ—два желѣзныхъ рѣчныхъ парохода были доставлены изъ Сѣверной Америки въ частяхъ и собраны мѣстными средствами на Амурѣ, и

Въ третьихъ—доставлены изъ Филадельфіи станки для портоваго механическаго заведенія въ Николаевскѣ на Амурѣ.

Въ 1859 году прибыли къ берегамъ Сибири два винтовыхъ деревянныхъ транспорта «Японецъ» и «Манджуръ», построенные въ 1858 году въ Нью-Іоркѣ, по заказу нашего правительства. Хотя суда эти имѣли главнымъ назначеніемъ усилить составъ Сибирской флотиліи для транспортныхъ цѣлей, но, по своей артиллеріи и парусности, могли быть пригодны также для крейсерской службы и исполняли обязанности флагманскихъ судовъ. Три года назадъ, они по ветхости сданы къ порту.

Но еще въ періодъ исключительнаго господства парусныхъ флотовъ, нашимъ правительствомъ былъ купленъ въ Филадельфіи, въ 1830 году, деревянный парусный корветъ «Князь Варшавскій», прославившійся превосходными морскими каче-

ствами и какъ образцовое учебное судно. Продолжительность его дѣйствительной службы была около 30 лѣтъ; онъ былъ тимберованъ въ 1850 году и затопленъ въ 1863 году на Сѣверномъ Кронштадтскомъ фарватерѣ. Но, кромѣ образцовой американской постройки и почетной служебной карьеры въ нашемъ флотѣ, этотъ корветъ даетъ намъ случай напомнить о томъ важномъ фактѣ, что, при дальнѣйшемъ усовершенствованіи постройки парусныхъ судовъ, американцамъ удалось выработать извѣстный типъ «купеческихъ клиперовъ» (Clipper-Ships), которые по соразмѣрности главныхъ своихъ элементовъ, скорости хода и морскимъ качествамъ, считались лучшими въ мірѣ парусными купеческими судами, бравшими первые призы на международныхъ океанскихъ гонкахъ.

Почти одновременно съ Крымской войной (1853—1856 гг.), когда американцамъ удалось примѣнить къ этому типу клиперовъ винтовый двигатель для военныхъ цѣлей, появилась въ Сѣверной Америкѣ и вскорѣ въ Европѣ серія совершенно новыхъ винтовыхъ фрегатовъ, съ слѣдующими отличительными особенностями: большихъ размѣровъ, вооруженные артиллеріею изъ орудій самаго большаго калибра, снабженные самыми сильными механизмами и обладавшіе хорошими морскими качествами, съ большою скоростью хода подъ парами и парусами. Постройка такихъ фрегатовъ была результатомъ убѣжденія, господствовавшаго въ Сѣверной Америкѣ даже въ періодъ существованія парусныхъ флотовъ, что, вмѣсто линейныхъ кораблей, полезнѣе строить большихъ размѣровъ фрегаты, у которыхъ въ немногихъ крупно-калиберныхъ пушкахъ сосредоточивалась бы разрушительная сила залпа цѣлаго борта прежнихъ кораблей. Руководясь этимъ убѣжденіемъ, американцы уже въ 1812—14 годахъ, во время войны съ Англіею, имѣли нѣсколько подобныхъ фрегатовъ, которые, въ одиночномъ бою съ англійскими фрегатами, имѣли надъ послѣдними значительный перевѣсъ по силѣ артиллеріи и преимущества въ мореходныхъ качествахъ. Продолжительный опытъ подтвердилъ справедливость убѣжденія американцевъ и особенно—по введеніи на судахъ бомбическихъ орудій, что и охарактеризовалось тѣмъ замѣчательнымъ фактомъ, что въ американскомъ флотѣ

никогда не было боевыхъ линейныхъ кораблей—ни парусныхъ, ни паровыхъ. Въ Европѣ судьба этихъ кораблей была предрѣшена только постройкою вышеуказанныхъ винтовыхъ фрегатовъ новаго типа, т. е. уже послѣ Крымской кампаніи. Такъ какъ появленіемъ этихъ фрегатовъ въ то время выразилось послѣднее слово науки въ дѣлѣ пароваго военнаго судостроенія, то весьма естественнымъ и могучимъ отголоскомъ такого же рѣшенія въ Россіи, не желавшей отстать отъ другихъ націй, была постройка въ Сѣверной Америкѣ деревяннаго, винтоваго, 70-ти пушечнаго фрегата «Генералъ-Адмиралъ». Фрегатъ этотъ, спущенный на воду въ Нью-Іоркѣ въ 1858 году, прибылъ въ Кронштадтъ въ 1859 году. Своимъ переходомъ изъ Америки и затѣмъ дальнѣйшими заграничными плаваніями, онъ стяжалъ себѣ славу лучшаго пароваго и паруснаго судна новаго типа, не только у насъ, но и во всѣхъ флотахъ.

Вслѣдствіе того, что фрегатъ этотъ было рѣшено въ 1870 году разобрать и исключить изъ списка судовъ нашего флота, то такой сравнительно краткій срокъ службы боеваго и лучшаго во всѣхъ отношеніяхъ *деревяннаго фрегата*, побуждаетъ сдѣлать здѣсь предварительно нѣсколько общихъ замѣчаній, по поводу изложенія въ хронологическомъ порядкѣ дальнѣйшаго хода развитія военно-морскаго дѣла послѣ Крымской кампаніи. Можно сказать съ увѣренностью, что въ послѣднія 25—30 лѣтъ ни въ одной отрасли техническихъ знаній умъ человѣческій не сдѣлалъ въ столь короткій срокъ, такихъ огромныхъ успѣховъ, какъ въ дѣлѣ мореплаванія вообще и въ военно-морскомъ дѣлѣ въ особенности. Въ началѣ 50-хъ годовъ, передъ открытіемъ Крымской кампаніи, военно-морскія силы государствъ состояли почти исключительно изъ *парусныхъ судовъ* разнаго ранга; паровыя же боевыя суда—колесныя и винтовыя (не задолго передъ тѣмъ начавшія строиться) имѣли значеніе только вспомогательной силы для паруснаго флота. Въ послѣдній 30-ти лѣтній періодъ, паровой флотъ развился до крайнихъ предѣловъ, совершенно вытѣснилъ парусный, замѣнился въ значительной степени броненоснымъ и прокладываетъ нынѣ пути къ новой, совершенно своеобразной *минной войнѣ*. Весь этотъ пе-

ріодъ времени ознаменовался постояннымъ пересозданіемъ флотовъ на новыхъ началахъ, при весьма трудныхъ и неопредѣленныхъ условіяхъ, вслѣдствіе чего, корабельная архитектура была поколеблена въ самыхъ существенныхъ своихъ основаніяхъ и явилось много разнообразныхъ и невиданныхъ типовъ новыхъ судовъ, вооруженныхъ такою артиллеріею, о силѣ которой двадцать лѣтъ назадъ не могъ мечтать самый смѣлый и пылкій умъ. Правительства должны были преслѣдовать двѣ повидимому противоположныя цѣли: кораблестроеніе напрягало всѣ свои средства, чтобы сдѣлать броню непроницаемою, а морская артиллерія въ то же время употребляла всѣ усилія, чтобы создать такія орудія, которыя пронизывали бы эту броню. Успѣхъ одной изъ этихъ спеціальностей былъ пораженіемъ другой, а вновь явившаяся спеціальность—*минное дѣло* содѣйствовало не облегченію, а осложненію трудной задачи по сооруженію флота соотвѣтственно разнороднымъ требованіямъ военно-морской техники. Политическія же событія въ этотъ періодъ, по своей неожиданности и чрезвычайной важности ихъ послѣдствій на ближайшія судьбы международныхъ отношеній, очевидно также не могли содѣйствовать спокойному рѣшенію и правильному осуществленію быстро чередовавшихся техническихъ вопросовъ въ дѣлѣ пересозданія и пополненія флотовъ новыми судами, по заранѣе составленнымъ программамъ и по хорошо испытаннымъ типамъ и образцамъ.

Такимъ образомъ, слѣдуя хронологическому порядку изложенія по главной тэмѣ нашей записки, мы видимъ, что едва русское правительство успѣло послѣ Крымской войны создать къ началу 60-хъ годовъ достаточно сильный *паровой деревянный флотъ* (по программѣ, составленной соотвѣтственно стѣсненнымъ финансовымъ средствамъ), какъ польскій вопросъ въ 1863 году потребовалъ сосредоточить у береговъ Сѣверной Америки двѣ нашихъ эскадры—*на случай немедленной ихъ высылки для крейсерской войны въ океанахъ*. Въ составъ этихъ эскадръ вошли 12 совершенно новыхъ, или недавно построенныхъ и вооруженныхъ судовъ разнаго ранга, выразившихъ собою послѣднее слово военно-морскаго искусства для винтовыхъ деревянныхъ судовъ. И кто бы могъ предсказать тогда,

что именно этимъ судамъ суждено было въ Сѣверной Америкѣ, обхваченной въ то время жестокою междуусобною войною, быть едва не свидѣтелями роковыхъ для себя событій, совершившихъ громадный переворотъ въ военно-морскомъ искусствѣ. Изъ числа многихъ другихъ примѣровъ этой войны, будетъ достаточно указать здѣсь только на послѣдствія одного Гамптонскаго боя—какъ наиболѣе знаменательнаго и характеристичнаго въ лѣтописяхъ новѣйшихъ морскихъ сраженій.

8-го марта 1862 года, вышелъ на Гамптонскій рейдъ броненосецъ *Merrimack*, наскоро сооруженный южанами по европейскому образцу, изъ корпуса обыкновеннаго винтоваго фрегата. Въ то время на рейдѣ находились слѣдующія суда сѣверянъ: 50-ти пушечные винтовые фрегаты *Minnesota*, *Roanoke* и *Congress*; парусные: 12-ти пушечный фрегатъ *St. Lawrence* и 24-хъ пушечный корветъ *Cumberland*. Суда эти были вооружены преимущественно 8-ми и 9-дюймовыми гладкостѣнными орудіями, а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, кромѣ батарейныхъ орудій, находились еще 10-дюймовыя поворотныя орудія на верхней палубѣ. Короче сказать: во всѣхъ иностранныхъ флотахъ, за исключеніемъ американскаго, нельзя было бы найти пяти судовъ одинаковаго ранга, сила артиллеріи которыхъ равнялась бы вооруженію названныхъ судовъ. Въ 2 часа пополудни, *Merrimack* вступилъ съ этою эскадрою въ бой, окончившійся къ 7-ми часамъ вечера съ слѣдующими результатами: фрегатъ *Congress* и корветъ *Cumberland* были уничтожены, при чемъ убито и утонуло 250 человѣкъ; фрегатъ *Minnesota*, весь избитый, вернулся къ крѣпости Монроэ, не имѣя даже четвертой части артиллеріи годной къ употребленію; остальныя два судна—*Roanoke* и *St. Lawrence*, навѣрное подверглись бы такой же печальной участи, еслибы не помѣшала темнота вечера. *Merrimack* же возвратился вечеромъ невредимымъ въ Норфолькъ, съ намѣреніемъ на слѣдующій день уничтожить еще уцѣлѣвшія суда сѣверянъ.

О болѣе или менѣе отдаленныхъ послѣдствіяхъ этого боя на броненосное судостроеніе будетъ указано въ своемъ мѣстѣ. О ближайшемъ же его результатѣ, по отношенію къ господствовавшему въ то время существованію у всѣхъ морскихъ

державъ паровыхъ деревянныхъ флотовъ, уже можно было съ увѣренностью предсказать, что деревянныя паровыя суда, какихъ бы ни было ранговъ, не могутъ вступать въ бой съ броненосцами; что такія суда потеряли свое боевое значеніе и дни ихъ уже сочтены, подобно парусным судамъ при введеніи винтоваго двигателя; что съ этого времени суда эти могутъ составлять только вспомогательную паровую силу боеваго флота, и должны употребляться лишь для спеціальныхъ цѣлей и назначеній. Вотъ съ какими роковыми для себя выводами, извлеченными изъ впечатлѣній американской войны, должны были возвратиться обѣ наши эскадры въ Россію отъ береговъ Америки!

Такимъ образомъ, было бы достаточно одного указанія на только что перечисленныя послѣдствія Гамптонскаго боя, чтобы понять, какими военно-морскими событіями была неизбѣжно предрѣшена участь пароваго деревяннаго флота вообще, а въ частности такихъ превосходныхъ фрегатовъ, представителемъ которыхъ въ русскомъ флотѣ былъ вышеупомянутый «Генералъ-Адмиралъ» и лучшіе образцы которыхъ въ Сѣверной Америкѣ сдѣлались роковыми жертвами непродолжительнаго боя на Гамптонскомъ рейдѣ! Если появленіемъ въ половинѣ 50-хъ годовъ новыхъ фрегатовъ этого типа, какъ уже было сказано, была предрѣшена судьба винтовыхъ линейныхъ кораблей, то первому же боевому соприкосновенію наскоро сооруженнаго броненосца, съ лучшими представителями этого типа фрегатовъ на Гамптонскомъ рейдѣ, было суждено въ свою очередь обнаружить ихъ боевую немощность и направить усиленную дѣятельность морскихъ державъ на сооруженіе съ одной стороны—*броненосныхъ флотовъ*, а съ другой—*океанскихъ желѣзныхъ крейсеровъ.*

Таковы были въ главныхъ чертахъ историческія условія, при которыхъ мы, дѣйствуя подъ вліяніемъ политическихъ и военно-морскихъ событій, должны были похоронить нашъ парусный флотъ и только что успѣли соорудить достойный для Россіи паровой деревянный флотъ, какъ той же американской войнѣ и натянутымъ политическимъ обстоятельствамъ въ Европѣ по поводу польскаго возстанія, мы обязаны тѣмъ, что

въ 1863 году русское правительство должно было сосредоточить всѣ свои умственныя и матеріальныя силы на созданіе броненоснаго флота и вооруженіе его тяжелою артиллеріею.

Въ этомъ совершенно новомъ для Россіи дѣлѣ, наше правительство пользовалось, при постройкѣ первыхъ броненосцевъ, по мѣрѣ ассигнованія ограниченныхъ денежныхъ средствъ на этотъ предметъ, уже выработанными въ западной Европѣ типами, т. е. *бортовыми и рангоутными судами*,—чѣмъ и охарактеризовался *европейскій взглядъ и европейская система* постройки броненосныхъ судовъ, въ отличіе, какъ сейчасъ увидимъ, *отъ американскихъ башенныхъ броненосцевъ*. Такъ какъ этимъ послѣднимъ, благодаря ихъ характеристическимъ особенностямъ, было суждено совершить переворотъ и въ только что начавшемся въ Европѣ броненосномъ судостроеніи, то необходимо сказать нѣсколько словъ объ обстоятельствахъ ихъ перваго появленія на всемірную сцену.

На другой день послѣ перваго боя на Гамптонскомъ рейдѣ, т. е. 9-го марта 1862 года, въ 6 часовъ утра, *Merrimack* снова вышелъ на рейдъ, чтобы добить оставшіяся накапунѣ и уцѣлѣвшія суда сѣверянъ, что и удалось бы ему исполнить безъ всякаго сомнѣнія. Но на этотъ разъ побѣдоносному его взору представилось какое-то страннаго вида маленькое суденышко, невиданное нигдѣ до тѣхъ поръ и послужившее предметомъ забавнаго любопытства и смѣха. Суденышко это—былъ *Monitor*, совершенно оригинальное изобрѣтеніе американца Эриксона и спѣшно построенное по заказу союзнаго американскаго правительства. *Monitor*, только въ 2 часа ночи 9-го марта, прибылъ изъ Нью-Іорка. *Merrimack* уменьшилъ ходъ и остановился, чтобы осмотрѣть своего новаго противника и подивиться дерзости этого суденышка, которое, не представляя собою никакой видимой силы и боевыхъ средствъ, рѣшилось такъ смѣло выйти на встрѣчу врагу, который только накапунѣ разгромилъ цѣлую эскадру изъ гораздо большихъ его судовъ и въ могуществѣ котораго никто тогда не могъ сомнѣваться. Черезъ нѣсколько минутъ, *Merrimack* открылъ по *Monitor*'у огонь изъ своихъ огромныхъ орудій и такимъ образомъ начался знаменитый въ новѣйшихъ морскихъ лѣтописяхъ бой. продол-

жавшійся болѣе трехъ часовъ на самомъ близкомъ разстояніи, при чемъ оба противника прибѣгали нѣсколько разъ къ помощи тараненія другъ друга. Результатомъ такого, нигдѣ не слыханнаго боя—къ изумленію всего міра, было то, что *Monitor* остался невредимымъ, а *Merrimack* принужденъ былъ удалиться съ столь значительными поврежденіями, что сами южане должны были вскорѣ уничтожить его.

Очевидно, никакое другое испытаніе не могло лучше выяснить всѣхъ преимуществъ и боеваго достоинства *новаго башеннаго судна*, которое хотя также имѣло и свои недостатки, но, по идеѣ своей постройки, *Monitor* какъ нельзя болѣе своевременно отвѣтилъ въ критическую минуту потребностямъ союзнаго американскаго правительства. Имя этого перваго башеннаго броненосца вскорѣ сдѣлалось нарицательнымъ для извѣстнаго нынѣ типа судовъ—*мониторовъ*, въ которыхъ сѣверяне такъ сильно нуждались тогда для прибрежной войны, для атаки фортовъ, гаваней и для содѣйствія сухопутнымъ войскамъ по направленіямъ большихъ рѣкъ.

Русское правительство, находившееся въ то время подъ вліяніемъ угрожавшаго разрыва съ западными европейскими государствами изъ за польскаго мятежа, учредило при военномъ министерствѣ особый комитетъ, для обсужденія необходимыхъ мѣръ для безотлагательнаго приведенія Кронштадта и Петербурга въ оборонительное положеніе. Такъ какъ этотъ комитетъ общимъ мнѣніемъ рѣшилъ, что, *безъ подвижной броненосной обороны*, Кронштадтъ защитить невозможно, то на морское министерство была возложена трудная задача: *сооруднть русскими средствами соотвѣтствующей силы броненосный оборонительный флотъ*, достаточной силы для защиты Кронштадта и нашей столицы. Важность скорѣйшаго рѣшенія этой задачи вызвала принятіе многихъ экстренныхъ мѣръ, къ числу которыхъ относится одновременная постройка изъ желѣза въ Россіи *десяти* однобашенныхъ мониторовъ, сходныхъ со второю серіею американскихъ мониторовъ. Чертежи же для нихъ были предварительно собраны на мѣстѣ нарочно командированными въ Сѣверную Америку нашими двумя офи-

церами (*), которымъ было поручено оцѣнить на мѣстѣ значеніе и опредѣлить боевыя достоинства и недостатки этихъ новыхъ американскихъ броненосцевъ. Затѣмъ, дальнѣйшее сооруженіе нашего оборонительнаго флота уже производилось постепенно, но преимущественно по мѣрѣ усовершенствованія чертежей броненосныхъ судовъ *башеннаго типа*, пока вся задача подвижной обороны Кронштадта не была особою коммисіею признана въ главныхъ чертахъ выполненною—въ 1870 году.

Такъ точно и американцы, совершенствуя постепенно свои мониторы по указаніямъ опыта, построили въ короткое время четыре серіи ихъ и увеличили размѣры и боевую ихъ силу до такихъ предѣловъ, что къ концу войны они пришли къ твердому убѣжденію въ возможности употреблять мониторы не только для плаванія и дѣйствій около береговъ, но и въ открытомъ морѣ. Для доказательства справедливости своего убѣжденія, американцы рѣшились въ 1866 году послать въ дальнее плаваніе два лучшихъ и сильныхъ монитора: *Monadnock* и *Miantonomoh*—перваго изъ Филадельфіи въ Сан-Франциско черезъ Магеллановъ проливъ, а втораго въ Европу и обратно. Мониторы эти, какъ извѣстно, въ сопровожденіи конвоировъ благополучно совершили большіе океанскіе переходы и исполнили данныя имъ порученія. Европейскія морскія державы, со времени появленія на боевую сцену американскихъ мониторовъ, обратили большое вниманіе на вопросъ о постройкѣ *башенныхъ броненосцевъ* вообще. Но рѣшеніемъ этого вопроса особенно не торопились въ Европѣ, пока мониторы считались пригодными лишь для прибрежной войны. Океанскіе же переходы упомянутыхъ двухъ мониторовъ побудили англичанъ, всегда чутко и ревниво относящихся къ своему морскому владычеству, энергично взяться за этотъ вопросъ и результатомъ ихъ трудовъ, направленныхъ къ усовершенствованію системы американскихъ мониторовъ явились чертежи новаго типа *брустверныхъ мониторовъ*, лучшими представителями

(*) Капитанъ 1-го ранга Лесовской и корабельный инженеръ капитанъ Арцеуловъ.

которыхъ въ Англіи были тогда *Devastation* и *Thunderer*, спущенные на воду въ 1871 и 1872 годахъ. Труды русскихъ моряковъ, сразу отнесшихся гостепріимно къ идеѣ американскихъ мониторовъ, завершились въ томъ же направленіи спускомъ на воду въ 1872 году броненоснаго корабля «Петръ Великій». Именемъ этого судна и мы закончимъ хронологію о взаимодѣйствіи американскихъ и русскихъ трудовъ *по сооруженію своихъ броненосныхъ флотовъ*. Только слѣдуетъ еще упомянуть при этомъ, что совершенствуя броненосное судостроеніе параллельно съ развитіемъ нарѣзной артиллеріи, морское министерство обязано американцамъ же изготовленіемъ *первой нарѣзной пушки* 4-хъ дюймоваго калибра, которая была приготовлена на частномъ заводѣ въ Сѣверной Америкѣ, подъ руководствомъ командированнаго туда въ 1859—60 году капитана 2-го ранга С. П. Шварца.

По окончаніи американской междуусобной войны, русскимъ морякамъ привелось еще разъ—и конечно не въ послѣдній разъ, воспользоваться американскимъ гостепріимствомъ и судостроительною техникою для спеціально военно-морскихъ цѣлей. Это было въ 1878 году, когда наше правительство, вслѣдствіе тревожныхъ политическихъ дѣлъ въ Европѣ—по поводу Санъ-Стефанскаго договора съ Турціею, было вынуждено выслать изъ Кронштадта въ Сѣверную Америку морскую экспедицію, для экстреннаго сооруженія крейсеровъ. Такъ какъ вопросу о *крейсерской войнѣ* посвящается второй отдѣлъ нашей записки, то тамъ же будетъ изложено и о сооруженіи нашихъ крейсеровъ въ Сѣверной Америкѣ, при чемъ исторически будетъ доказано, какую огромную надобность и связь имѣемъ мы съ Сѣверною Америкою по этому вопросу, какъ въ прошломъ, такъ и въ будущемъ времени.

II.

Колоніальная политика главныхъ морскихъ державъ.—Значеніе крейсерской войны. — Сооруженіе крейсеровъ. — Значеніе для Россіи въ этихъ вопросахъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ.

Большое вниманіе, обращенное въ послѣднее время всѣми морскими державами на сооруженіе военныхъ крейсеровъ въ

большемъ или меньшемъ числѣ, ясно указываетъ на сознанное ими огромное значеніе *крейсерской войны въ океанахъ*—въ современномъ ея смыслѣ. *А такъ какъ вліяніе и размѣры крейсерской войны будутъ соизмѣряться соотвѣтственно важности и обширности колоніальныхъ владѣній враждующихъ державъ,* то, для выясненія этого вопроса, необходимо предварительно указать на результаты колоніальной политики каждой изъ главныхъ морскихъ державъ. Это будетъ тѣмъ болѣе кстати въ настоящее время, что внѣшняя политика державъ вступаетъ въ новый періодъ колоніальной предпріимчивости и соперничества; въ далекихъ краяхъ и моряхъ завязываются узлы будущихъ международныхъ отношеній. Европейскія государства дѣлятъ между собою Африку, какъ уже подѣлили Австралію, отчасти Америку, многія группы острововъ во всѣхъ океанахъ, и еще готовятся дальнѣйшія завоеванія въ Азіи. Система взаимнаго недовѣрія и подозрительности въ тѣсныхъ предѣлахъ Европы уже слишкомъ утомляетъ европейскіе народы, а между тѣмъ для интересовъ политическаго и торговаго ихъ вліянія открывается широкое поле въ другихъ частяхъ свѣта и потому правительства присоединяютъ свои усилія къ частнымъ предпріятіямъ и отыскиваютъ повсюду новыя свободныя земли для эксплуатаціи.

Благодаря двухсотлѣтнимъ упорнымъ усиліямъ, Англія занимаетъ въ настоящее время первое мѣсто въ мірѣ—по обширности и богатству своихъ колоніальныхъ владѣній и всемірному значенію ея морской торговли. Поэтому и мы должны дать здѣсь первое мѣсто Англіи, для лучшаго выясненія обсуждаемаго вопроса и чтобы путемъ сравненій имѣющихся статистическихъ данныхъ для другихъ морскихъ державъ — возможно было нагляднѣе обрисовать относительное значеніе этихъ державъ въ военно-морскомъ смыслѣ, а также какая роль каждой изъ нихъ принадлежитъ на всемірно торговомъ рынкѣ.

Пользуясь географическимъ островнымъ положеніемъ и неисчерпаемымъ богатствомъ минеральнаго топлива, Англія въ теченіи болѣе двухъ вѣковъ настойчиво преслѣдуетъ двѣ главныхъ цѣли: *во первыхъ*—сдѣлаться всемірнымъ перевощикомъ товаровъ между отдаленными странами, и *во вторыхъ*—превратиться во всемірную фабрику, заводъ или мастерскую, на ко-

торыхъ привозимые отовсюду сырые матеріалы передѣлывались бы въ различныя готовыя вещи и снова уходили бы въ измѣненной формѣ обратно. Англія начала эту политику со своихъ колоній, которымъ было запрещено обмѣниваться своими произведеніями иначе, какъ черезъ метрополію, а потомъ, по мѣрѣ пріобрѣтенія политической силы и богатствъ, она стала побуждать къ тому же и независимыя государства—насильнымъ ли путемъ, или посредствомъ выгодныхъ для себя договоровъ и трактатовъ. Такимъ образомъ, девизомъ Англіи сдѣлались три слова: *корабли, колоніи и торговля.* Дѣйствительно, какъ показываютъ статистическія данныя, грандіозность промышленной жизни Великобританіи выражается въ настоящее время тѣмъ, что на огромномъ числѣ торговыхъ кораблей привозятся къ ней колоссальныя массы сырыхъ продуктовъ, которые поступаютъ или въ обработку на безчисленныя фабрики и заводы, или же перепродаются другимъ народамъ, и въ то же время на тѣхъ же или другихъ корабляхъ увозятся изъ портовъ Великобританіи не менѣе громадные грузы готовыхъ продуктовъ, вмѣстѣ съ ея собственнымъ каменнымъ углемъ и желѣзомъ, помощью которыхъ поддерживается трудъ всего міра.

Другія независимыя и цивилизованныя морскія державы, руководясь своими политико-экономическими побужденіями и соображеніями, стараются, по мѣрѣ своихъ силъ и умѣнія, соревновать и конкурировать съ Великобританіею на поприщѣ всемірной торговли. Эта международная конкуренція, по разнымъ географическимъ, политическимъ и экономическимъ причинамъ, выражается конечно неравномѣрно, что и можно видѣть по слѣдующимъ статистическимъ выводамъ и итогамъ, которые, для краткости изложенія и наибольшей убѣдительности, выбраны какъ самые выдающіеся и характеристичные.

Общая стоимость морской торговли Великобританіи по всѣмъ океанамъ составляла въ 1882 году:

Округъ сѣверныхъ морей, обнимающій Сѣверный океанъ, Нѣмецкое и Балтійское моря съ ихъ заливами—150 503 663 ф. ст.

Сѣверный Атлантическій океанъ	288 758 810 — —
Южный Атлантическій океанъ	26 371 424 — —
Сѣверный Тихій океанъ	31 478 465 — —

Южный Тихій океанъ	50 510 864 ф. ст.
Индійскій океанъ	52 600 990 — —
Морская торговля Индіи и другихъ англійскихъ колоній, не считая ихъ торговли съ метрополіей	190 000 000 — —
Общій итогъ, круглымъ числомъ, почти	800 000 000 ф. ст.

или болѣе одной четвертой части морской международной торговли всего міра! При этомъ опредѣлено, что около 70% морской торговли всего міра производится на англійскихъ судахъ, представляющихъ общую стоимость болѣе 100 000 000 фунт. стерл.

Стоимость англійской морской торговли на главнѣйшихъ путяхъ передвиженія судовъ изъ одного полушарія въ другое, не упоминая здѣсь для краткости о такихъ же пунктахъ второстепеннаго значенія, составляла въ 1882 году:

Черезъ Суэцкій каналъ	82 600 000 ф. ст.
— мысъ Доброй Надежды	50 000 000 — —
— — Горнъ	33 400 000 — —

Чтобы составить понятіе о томъ — какое изъ государствъ болѣе всѣхъ пользуется всемірно-торговыми услугами Суэцкаго канала, составляющаго въ настоящее время предметъ тревоги всего цивилизованнаго міра, приводимъ слѣдующія данныя о числѣ тоннъ водоизмѣщенія купеческихъ судовъ, прошедшихъ каналомъ въ три года:

	1879 г.	1880 ф.	1881 г.
Англія	2 508 524 т.	3 446 431 т.	4 782 117 т.
Франція	262 017 —	278 598 —	289 324 —
Всѣ государства вообще	3 236 942 —	4 344 519 —	5 794 400 —
Общее число судовъ	1 477 —	2 027 —	2 727 —

Изъ этой сопоставки данныхъ, относительно торговаго движенія по Суэцкому каналу на судахъ всѣхъ государствъ вообще, и въ отдѣльности для Англіи и Франціи—какъ двухъ

вѣковыхъ соперницъ въ Европѣ по морскому и торговому преобладанію, видно—какой громадный перевѣсъ имѣетъ въ этомъ случаѣ англійскій элементъ надъ всѣми остальными государствами. Число англійскихъ судовъ составляетъ около 80% всего числа прошедшихъ по Суэцкому каналу судовъ, и такимъ образомъ становится очевиднымъ, почему именно Англія заинтересована болѣе другихъ въ огражденіи этого канала отъ всякихъ случайностей.

Столь огромному преобладанію на Суэцкомъ каналѣ, составляющемъ только одинъ изъ узловъ всемірной торговли, Англія обязана главнымъ образомъ быстрому возрастанію пароходства въ послѣднее время. Такъ, въ 1882 году, общая вмѣстимость морскихъ пароходовъ составляла:

Подъ британскимъ флагомъ	4 200 000	тоннъ
— американскимъ —	630 000	—
— французскимъ —	420 000	—
— германскимъ —	290 000	—
— русскимъ —	130 000	—
— флагомъ всѣхъ другихъ націй. . .	1 030 000	—
Итого . .	6 700 000	тоннъ,

т. е. *Великобританія владѣетъ почти двумя третями общей пароходной вмѣстимости всѣхъ націй*, при чемъ слѣдуетъ еще оговориться, что лучшіе иностранные морскіе пароходы построены въ Великобританіи!

Въ заключеніе обобщеній статистическихъ выводовъ, мы приведемъ еще, для Англіи и Франціи, слѣдующія сравнительныя данныя о числѣ жителей въ этихъ странахъ и ихъ колоніяхъ, пространство колоній, число парусныхъ и паровыхъ судовъ торговаго флота съ ихъ вмѣстимостью—по свѣдѣніямъ 1879—80 гг.

	Число жителей въ милліонахъ.	Колоніи.		Торговый флотъ.			
		Пространство въ квадратныхъ миляхъ.	Число жителей.	Парусныя суда более 50 тоннъ.		Паровыя суда более 100 тоннъ.	
				Число	Тонны	Число	Тонны
Англія. . .	33	7 647 000	204 172 953	18 357	5 584 128	3 542	3 933 966
Франція . .	38	335 629	3 654 056	2 914	572 506	292	356 636

Вышеприведенныхъ сравнительныхъ статистическихъ данныхъ будетъ слишкомъ достаточно, по нашему мнѣнію, чтобы составить ясное понятіе о подавляющемъ преобладаніи морскаго торговаго владычества Великобританіи надъ каждой изъ остальныхъ морскихъ державъ. Эти же факты хорошо выясняютъ—почему Англія должна была всегда чутко и ревниво относиться ко всѣмъ атрибутамъ ея трезубца и *возвести существованіе флота какъ бы въ стихію и исключительно національное преимущество англичанъ.* Дѣйствительно, существованіе флота для Англіи—это какъ бы семейный очагъ, къ которому стремится вся сила народнаго патріотизма и который поддерживается всѣми общественными учрежденіями страны, ея исторіею, традиціями, воспоминаніемъ юношества и памятниками. Флотъ составляетъ не только причину процвѣтанія торговли Англіи, необходимое условіе для существованія ея колоній, главный источникъ ея богатствъ и военной славы, но это есть еще щитъ, который въ продолженіи многихъ вѣковъ защищалъ ее отъ всѣхъ покушеній вражескаго вторженія, представлялъ убѣжище, подъ сѣнью котораго развивались ея свободныя учрежденія, и могучее средство, помощью котораго Англія сообщается со всѣми частями свѣта. Англія служитъ примѣромъ страны, въ которой флотъ былъ всегда учрежденіемъ, основаннымъ не на темной или неопредѣленной идеѣ объ его необходимости, но на положительномъ убѣж-

денія, издавна возведенномъ въ безусловную истину и въ государственный принципъ, по которому правительство обязано было постоянно дѣйствовать, несмотря ни на какія политическія убѣжденія руководящихъ и властныхъ общественныхъ партій или отдѣльныхъ государственныхъ мужей. Положивъ основаніемъ для развитія общественной и индивидуальной дѣятельности народа правило: «помогайте сами себѣ, вамъ дана на это полная свобода», Англія довела частную предпріимчивость и самодѣятельность своего народа до безпримѣрныхъ въ исторіи размѣровъ. Многія работы, сооруженія и предпріятія, руководимыя въ другихъ государствахъ по инпціативѣ и подъ отвѣтственностью правительствъ или государственныхъ властей, производятся въ Англіи частными обществами или отдѣльными лицами. Напримѣръ, примѣненіемъ открытій и усовершенствованій, совершившихъ столько переворотовъ въ дѣлѣ мореплаванія, сначала пользовались въ Англіи—въ большинствѣ случаевъ, на свой рискъ и страхъ, частныя общества и лица и уже потомъ отъ нихъ готовые результаты переходили въ правительственное вѣдѣніе.

Очевидно, что съ такимъ могучимъ обладателемъ военноморской силы, обширнѣйшихъ колоніальныхъ владѣній и богатѣйшей морской всемірной торговли – какъ Англія, вѣками добившейся своего современнаго независимаго положенія, всегда было трудно бороться другимъ, европейскимъ, постоянно враждующимъ между собою государствамъ, жизнь которыхъ складывалась совершенно при иныхъ географическихъ, политическихъ и международныхъ условіяхъ. Но, въ то же время, эти государства—если не болѣе, то и не менѣе Англіи, дополняютъ и разнообразятъ политическую и умственную жизнь европейскихъ народовъ въ другихъ отношеніяхъ, направляя изобрѣтательность ума человѣческаго на другія отрасли искуствъ, знаній и технической предпріимчивости.

Напримѣръ, если Великобританію, вслѣдствіе ея островнаго положенія, считаютъ исключительно морскою державою, то Францію, соприкасающуюся съ европейскими государствами сухопутными границами съ двухъ сторонъ, называютъ въ географическомъ отношеніи настолько же морскою, насколько и

континентальною державою. Дѣйствительно, и исторія показываетъ, что міровая роль и судьбы Франціи, въ противоположность съ Англіею, рѣшались преимущественно сухопутнымъ путемъ и почти исключительно усиліями ея военно-сухопутныхъ силъ, тогда какъ французскій флотъ, въ политическомъ отношеніи, выполнялъ роль второстепенной или вспомогательной силы. Было время, когда Франція обладала обширными колоніями въ другихъ частяхъ свѣта, но, вслѣдствіе превратностей политической ея жизни и сильнаго морскаго соперничества со стороны Англіи, французы въ теченіи минувшаго столѣтія лишились, какъ можно судить по вышеприведеннымъ статистическимъ даннымъ, большей и лучшей части своихъ колоній, и только въ послѣдніе годы энергично принялись реставрировать прежнія и болѣе счастливыя времена разумной колоніальной политики. Было бы неумѣстно входить здѣсь въ объясненіе причинъ этого явленія и потому ограничимся лишь констатированіемъ того очевиднаго факта, что нынѣшнее французское правительство, принявшее на себя всѣ жестокія послѣдствія недавно минувшей Франко-Прусской войны, выработало свой самостоятельный планъ колоніальной политики подъ вліяніемъ убѣжденія, что національную славу и могущество можно удовлетворить несравненно легче и вѣрнѣе на счетъ дикихъ и первобытныхъ странъ въ Африкѣ, Азіи и въ архипелагахъ Тихаго океана, чѣмъ соперничествомъ съ сильными, цивилизованными и сосѣдними европейскими державами; что если въ Европѣ все болѣе и болѣе съуживается сбытъ французскихъ произведеній, то народнымъ силамъ и средствамъ нужно найти обезпеченный исходъ—или въ другія части свѣта, или въ нарочно завоеванныя для того новыя колоніи. Чтобы привести въ исполненіе планъ такой политики,— потребовались въ самое короткое время, какъ свойственно французскому народному темпераменту: побѣдные лавры въ Тунисѣ, предпріятія въ области рѣки Конго, протекторатъ надъ нѣкоторыми островами въ Тихомъ океанѣ, военно-морскія экспедиціи сначала на Мадагаскаръ, потомъ въ Тонкинъ, и наконецъ война съ Китаемъ—съ результатами территоріальныхъ пріобрѣтеній въ зачетъ военной контрибуціи. Столь бы-

стрыя колоніальныя событія, совершившіяся въ недавнемъ прошломъ и ожидаемыя въ ближайшемъ будущемъ, уже подали поводъ къ возбужденію во Франціи вопроса *о сформированіи особой колоніальной арміи* (*), чтобы не нарушать системы военныхъ силъ, предназначенныхъ для національной обороны и «для грядущихъ предначертаній въ Европѣ».

Но ни сколько не меньше Франціи озабочена нынѣ ея грозная восточная сосѣдка и соперница—Германія—своею колоніальною политикою. Стоитъ только обратить вниманіе на нынѣшнее настроеніе нѣмецкаго общества и печати, чтобы вывести заключеніе объ особомъ родѣ колоніальной горячки, овладѣвшей въ послѣднее время Германіею. Со словъ нѣмецкихъ газетъ, мы постараемся въ общихъ чертахъ охарактеризовать, что желаютъ нѣмцы выразить и осуществить своею колоніальною политикою?

Въ колоніальной политикѣ, какъ и во многомъ другомъ, нѣмцы невольно руководятся тѣми же побужденіями и идутъ по тѣмъ же стопамъ, какъ и ихъ западные сосѣди—Англія и Франція. Прежде, до объединенія Германіи, пріобрѣтенію и поддержанію колоній препятствовало отсутствіе военнаго флота, какъ весьма существеннаго элемента при всякихъ морскихъ предпріятіяхъ. Въ настоящее время, благодаря между прочимъ французской контрибуціи, Германія быстро соорудила весьма внушительный броненосный и крейсерскій флотъ, который въ состояніи съ честью поддержать колоніальные и торговые интересы страны въ самыхъ отдаленныхъ моряхъ. Не смотря на славную и тяжелую борьбу изъ за расширенія и объединенія Германской имперіи, нѣмецкій патріотизмъ не можетъ по многимъ причинамъ примириться съ мыслью, что Германія снабжаетъ всѣ страны излишкомъ своего населенія и ежегодно многія тысячи нѣмцевъ удаляются изъ отечества во всѣ концы свѣта и пропадаютъ безвозвратно для государства; они покидаютъ родину способными и здоровыми работниками, привыкшими къ добросовѣстному труду и обладающими всѣми качествами, благодаря которымъ они достигаютъ повсюду

(*) *Военный Сборникъ*, 1885 года № 9.

успѣха, а между тѣмъ, какъ эмигранты, они совершенно отрываются отъ политическаго вліянія и силы отечества, и развѣ только въ Америкѣ нѣмецкій элементъ образуетъ внушительную силу, постепенно возрастающую въ числѣ и въ значеніи. Въ Эльзасѣ и Лотарингіи, отобранныхъ у французовъ громадными человѣческими жертвами, побѣдители просятъ работы у побѣжденныхъ и не находятъ занятій у себя дома. Поэтому, нынѣшнее стремленіе къ пріобрѣтенію колоній есть естественное признаніе несостоятельности тѣхъ политическихъ идеаловъ, которые упорно осуществлялись цѣною страшныхъ усилій при помощи системы желѣза и крови. Стоило ли бороться на жизнь и на смерть съ сосѣдними народами, спрашиваютъ всѣ нѣмцы, ради небольшихъ клочковъ земли, когда въ Африкѣ, Америкѣ и Азіи лежатъ еще обширныя пространства плодородной почвы, ожидающія заселенія и обработки? Слѣдовало ли домогаться присоединенія густо населенныхъ областей только для того, чтобы вскорѣ же убѣдиться въ печальной необходимости искать свободныхъ земель за предѣлами Европы? Нѣмцы увѣрены теперь, что сотой доли жертвъ, принесенныхъ ради Эльзаса и Лотарингіи, было бы достаточно для покоренія, напримѣръ, всей незанятой части Африки, гдѣ масса трудящагося нѣмецкаго люда нашла бы пропитаніе и честный трудъ, не разрывая политической и патріотической связи съ метрополіею, такъ какъ, благодаря новѣйшему развитію пароходныхъ сообщеній, уже установились правильные торговые и пассажирскіе рейсы между важнѣйшими пунктами африканскаго прибрежья и европейскими портами. Германское правительство, озабоченное политико-экономическими и соціальными недугами народа, воспользовалось соображеніями и указаніями печати, а также колоніальнымъ настроеніемъ всего общества, отправило къ юго-западнымъ берегамъ Африки на военномъ суднѣ извѣстнаго нѣмецкаго путешественника по тѣмъ мѣстамъ—доктора Нахтигалля (*), который остановился сначала близъ Камеруна (противъ испанскаго острова Фернандо-По) и торжественно, при пушечной пальбѣ,

(*) Недавно умершаго.

объявилъ эту мѣстность германскою колоніею. Послѣ офиціальнаго занятія Камеруна былъ вскорѣ поднятъ германскій флагъ въ Ангрѣ-Пеквенѣ. Это богатѣйшій пунктъ—плодородный и здоровый, съ хорошею гаванью, и представляетъ нынѣ на юго-западномъ африканскомъ берегу самую южпую германскую колонію, почти соприкасающуюся съ Капштатскими англійскими владѣніями. Затѣмъ, между двумя упомянутыми крайними пунктами на этомъ берегу, сфера германскихъ колоніальныхъ владѣній стала быстро распространяться. Какъ извѣстно, командиръ германской канонерки *Wolf* водрузилъ германскій флагъ еще въ слѣдующихъ пяти пунктахъ того же берега: въ бухтѣ Спенсера, Сандвичъ-Гарборѣ, Кэпъ-Гроссѣ, Кэпъ-Фрайо и Китоловной бухтѣ. При этомъ не обошлось, конечно, безъ столкновеній съ интересами мѣстныхъ обывателей: въ одномъ мѣстѣ—границы германскихъ поселеній были нарушены англійскими колоніальными коммисарами, а въ другомъ—неграми племени Тонго.

Извѣстія о торжествѣ колоніальной политики князя Бисмарка были встрѣчены нѣмцами съ патріотически-восторженною радостью. «Кельнская Газета» дѣлаетъ такое обобщеніе по поводу этихъ событій: «Исторія только въ будущемъ оцѣ«нитъ великое значеніе дѣла, совершеннаго княземъ Бисмар«комъ. Гдѣ развѣваются нѣмецкія знамена, тамъ пребываютъ «нѣмецкія сердца, и подобно тому, какъ эти сердца съ тре«петомъ и мужествомъ слѣдили за нѣмецкими знаменами на «поляхъ сраженій, такъ же точно они съ довѣріемъ и гор«достью слѣдуютъ за ними по берегамъ Африки. Но, однако «же, колоніальная политика великой націи не можетъ огра«ничиваться охраною только торговыхъ интересовъ, такъ какъ «было бы странно, если бы покровительство имперіи и гер«манское знамя означали лишь поддержку частныхъ предпрі«ятій бременскихъ или гамбургскихъ купцовъ. Имперія имѣ«етъ болѣе обширныя цѣли; она должна заранѣе позабо«титься, чтобы новыя земли не попали въ исключительную «зависимость отъ нынѣшнихъ предпринимателей и чтобы для «трудолюбія дальнѣйшихъ поколѣній былъ открытъ свободный «доступъ. Для нѣмецкаго народа важнѣе всего знать, что въ

«далекихъ краяхъ, гдѣ водружено германское знамя, находится удобное мѣсто для избытка народныхъ силъ, неимѣющаго примѣненія въ отечествѣ». Для фактическаго поддержанія чести и величія германскаго знамени въ этихъ новыхъ колоніяхъ, Германія снарядила и отправила къ юго-западнымъ берегамъ Африки прошлою осенью, изъ Киля, подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ, особую эскадру изъ четырехъ большихъ крейсеровъ. Суда этой эскадры, руководствовались главнымъ принципомъ, чтобы водружать знамя преимущественно въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ германскія произведенія уже открыли для себя рынокъ, гдѣ раньше возникли и существовали германскія станціи и факторіи. Исполнивъ нынѣшнею весною возложенное порученіе на западномъ берегу Африки, эскадра эта, оставивъ тамъ станціонеровъ, прибывшихъ еще изъ Германіи, направилась затѣмъ главными своими силами къ Занзибарскому берегу, гдѣ, упираясь на предшествовавшую дѣятельность «Германскаго восточно-африканскаго общества», удалось эскадрѣ добиться недавно согласія отъ Занзибарскаго султана на подъемъ германскаго флага и объявленія протектората надъ территоріею въ 4 500 квадр. миль. Въ настоящее же время имѣются извѣстія, что эскадра эта получила отъ своего правительства приказаніе отправиться изъ Занзибара къ Каролинскимъ островамъ.

Если для Германіи—Эльзасъ и Лотарингія не доставляютъ экономическаго утѣшенія, то тѣмъ менѣе ея союзница,—Австрія, можетъ довольствоваться оккупаціею Босніи и Герцеговины, такъ какъ австрійцы не только не могутъ извлечь почти никакой пользы изъ этой оккупаціи, но должны еще прибавлять значительныя суммы на содержаніе войскъ и на администрацію, въ ущербъ своимъ собственнымъ финансамъ. Поэтому, очень естественнымъ представляется тотъ фактъ, что Австрія послѣдовала за Германіею въ колоніальной политикѣ и также отправила въ прошломъ году четыре крейсера въ Африку, Америку и Австралію, для поддержанія колоніальной торговли и для отысканія удобныхъ гаваней, могущихъ быть полезными австрійцамъ.

Наконецъ, упоминая о современномъ направленіи колоні-

альной политики, нельзя обойти молчаніемъ тотъ фактъ, что извѣстный изслѣдователь центральной Африки, американецъ Стэнли, составилъ проектъ устройства *«Вольныхъ Штатовъ Конго»*, которые должны обнять значительнѣйшую часть материка, съ населеніемъ около 50 милліоновъ негровъ. Проектъ приводится въ исполненіе *«международною африканскою ассоціаціею»*, которою руководитъ бельгійскій король Леопольдъ II. Ассоціація добилась уже отъ нѣкоторыхъ державъ офиціальнаго признанія своихъ верховныхъ правъ на земли, занимаемыя бассейномъ рѣки Конго. Соединенные Американскіе Штаты признали верховенство этой ассоціаціи, Франція заключила съ нею договоръ, Германія, Италія и Голландія оказываютъ ей содѣйствіе. Даже Англія, которая въ принципѣ не должна бы симпатизировать широкой колоніальной политикѣ иностранныхъ государствъ, первоначально подписала предварительную сдѣлку по поводу Конго съ Португаліею, имѣвшею притязанія на эту землю, и теперь склонилась на сторону Бельгійской компаніи, такъ какъ послѣдняя заявила рѣшимость твердо держаться принциповъ свободной торговли и прекращенія невольничества. Ассоціація занялась уже розысканіями для постройки желѣзной дороги черезъ внутренность Африки и хотя эти розыски касаются пока незначительнаго пространства, тѣмъ не менѣе они подготовляютъ включеніе дѣвственнаго еще материка въ культурную жизнь европейскихъ народовъ. *«Вольные Штаты Конго»* могутъ сдѣлаться ядромъ, около котораго будутъ группироваться новыя политическія организаціи и самостоятельныя колоніи, при ближайшемъ участіи заинтересованныхъ европейскихъ державъ.

Само собою разумѣется, что, хотя Англія и примкнула офиціально къ этой ассоціаціи, но новѣйшая колоніальная политика континентальныхъ государствъ, тотчасъ же фактически поддерживаемая отправленіемъ въ новыя колоніи военно-морскихъ экспедицій и крейсерскихъ эскадръ, возбудила въ послѣднее время большое безпокойство въ Великобританіи, привыкшей издавна считать себя почти безраздѣльною владычицею морей и морской торговли. Достаточно было оживленія колоніальной политики въ одной Франціи, нѣкогда владѣвшей

богатыми колоніями, растерянными ею отъ продолжительнаго поглощенія дѣлами внутренними и спеціально-европейскими, чтобы вызвать большое недовольство въ Англіи и рѣзкую полемику со стороны лондонскихъ газетъ. Но англичане невольно помирились бы еще съ этимъ фактомъ, котораго нельзя было сразу ни устранить, ни ослабить, ибо Франція безспорно вторая въ Европѣ военно-морская держава, имѣющая за собою традицію и силу, т. е. два очень вѣскихъ аргумента въ глазахъ Англіи. Когда же по этому—какъ бы привиллегированному и вѣками освященному пути для Англіи—двинулись другія и совершенно новыя морскія державы, только недавно пріобрѣвшія возможность обзавестись нѣсколькими броненосцами и крейсерами, то англичане увидѣли и сами раскрываютъ опасность во всемъ дѣйствительномъ ея значеніи. Сейчасъ же англичанамъ, по обыкновенію въ подобныхъ случаяхъ и политическихъ комбинаціяхъ, представляется Англія совершенно изолированнымъ государствомъ въ Европѣ; что Франція и Германія, убѣдившись въ тожествѣ ихъ интересовъ въ колоніальной политикѣ, вскорѣ забудутъ свою европейскую вражду и протянутъ другъ другу свои сильныя руки для пораженія морскаго и всеміpно-торговаго обаянія Великобританіи. Мы не будемъ входить здѣсь въ подробности происходившей недавно между этими державами газетной полемики, перебранки, остротъ и проч., такъ какъ, къ сожалѣнію, малѣйшее соприкосновеніе различныхъ международныхъ интересовъ постоянно сопровождается подобными печальными явленіями. Такая полемика обостряется собственно въ Англіи еще тѣмъ важнымъ обстоятельствомъ, что, при обсужденіяхъ вѣчно тревожнаго для англичанъ вопроса: *о соотвѣтствіи военно-морскихъ силъ Великобританіи для всѣхъ потребностей защиты ея морской торговли и многочисленныхъ колоній*,—постоянно получается отрицательный отвѣтъ, какъ бы для подлитія масла въ огонь, со стороны наиболѣе компетентныхъ и авторитетныхъ у нихъ знатоковъ военно-морскаго дѣла.

Но эта полемика, между прочимъ, представляетъ намъ хорошій матеріалъ и поводъ, чтобы, основываясь на нынѣшнемъ направленіи колоніальной политики главныхъ морскихъ дер-

жавъ, еще разъ указать на тѣ роковыя послѣдствія, какія крейсерская война можетъ имѣть для каждой изъ державъ— *соотвѣтственно значенію ихъ морской торговли и колоніальныхъ владѣній.* Если именно съ этой точки зрѣнія взглянуть на вопросъ о появленіи въ океанахъ хотя бы нѣсколькихъ враждебныхъ для Великобританіи крейсеровъ, то только тогда обнаружится ея Ахиллесова пята, съ оборотной и непоказной стороны для тѣхъ грандіозныхъ торговыхъ итоговъ и суммъ, которыя были приведены выше на основаніи сравнительныхъ статистическихъ данныхъ. Во избѣжаніе пристрастныхъ сужденій, мы пользуемся слѣдующею выпискою изъ извѣстныхъ статистическихъ работъ англійскаго капитана Коломба, который такъ много потрудился для разъясненія англичанамъ смысла крейсерской войны:

«Изученіемъ и разработкою этихъ вопросовъ я занимался 16 лѣтъ, и если рѣшился подвергнуть ихъ публичному обсужденію, то потому именно, что общественное заблужденіе по этому предмету я считаю для интересовъ и пользы нашей страны гораздо вреднѣе, чѣмъ опасеніе за публичное указаніе иностранцамъ на наши недостатки и затрудненія въ случаѣ крейсерской войны.»

«Благодаря иллюстраціямъ и корреспонденціямъ, опубликованнымъ въ англійскихъ журналахъ и газетахъ съ разныхъ театровъ военныхъ дѣйствій, происходившихъ въ послѣднее время въ Европѣ, Азіи и Америкѣ, наше общество, подъ вліяніемъ страха и ужаса отъ подобныхъ событій, составило въ настоящее время преобладающее убѣжденіе, выдаваемое многими за выработанную теорію, что мы будто бы должны направить всѣ наши заботы исключительно на военно-сухопутную защиту береговъ Великобританіи и всѣхъ нашихъ колоній, воображая при этомъ, что вопросъ объ охранѣ морей разрѣшенъ и оставленъ за нами—разъ на всегда—если не пораженіемъ Испанской армады, то Трафальгарскою побѣдою. Такое очень естественное, но тѣмъ не менѣе пагубное заблужденіе происходитъ по моему мнѣнію отъ того, что нашему обществу до сихъ поръ не приходилось читать краснорѣчивыхъ описаній борьбы за обладаніе стратегическими мор-

скими позиціями въ мѣстностяхъ «около мыса Горна», или «по Суэцкому каналу», или «въ главныхъ пунктахъ пересѣченія экватора»; что огромному населенію въ мануфактурно-промышленныхъ центрахъ Великобританіи не приводилось еще оставаться продолжительное время безъ заработка, вслѣдствіе непріязненныхъ противъ насъ дѣйствій крейсеровъ на главныхъ путяхъ морскихъ сообщеній и подвоза къ намъ сырыхъ матеріаловъ; что муки голода не испытывались еще массами рабочаго люда отъ захвата непріятельскимъ крейсеромъ хлѣбныхъ судовъ, или даже отъ того увеличенія страховыхъ премій, какое непремѣнно произойдетъ въ военное время, при чемъ размѣръ страхованій будетъ находиться конечно въ прямой зависимости отъ заблаговременной организаціи и надлежащаго обезпеченія охраны нашихъ морскихъ путей сообщенія по всему земному шару. Въ то время, когда каждому школьнику даются хотя смутныя понятія о сухопутномъ войскѣ и о непріятельской высадкѣ на наши берега, милліоны взрослыхъ и образованныхъ англичанъ не имѣютъ никакого яснаго понятія объ охранѣ морей, а между тѣмъ только систематическими и своевременными приготовленіями мы будемъ въ состояніи, въ наши дни господства пара и огромной морской торговли, встрѣтить крейсерскую войну въ океанахъ безъ страха и даже съ надеждою выдержать ее безъ позора и большаго несчастія. Великобританія обладаетъ тысячами купеческихъ судовъ съ грузовою вмѣстимостью на милліоны тоннъ, которыя ежегодно перевозятъ съ одного конца свѣта на другой разные грузы, стоимостью до тысячи милліоновъ фунтовъ стерлинговъ. При подобныхъ комерческихъ условіяхъ и при безпредѣльности водныхъ пространствъ, мы не будемъ въ состояніи ограничить кругъ дѣйствій крейсеровъ и не можемъ расчитывать только на личное искусство или даже на геніальность нашихъ морскихъ начальниковъ. Военные флоты и эскадры будутъ раздѣлены огромными пространствами океановъ и морей; единичныя же военныя суда, не смотря на свои боевыя достоинства, будутъ уподобляться мухамъ на громадныхъ комерческихъ колесахъ, катящихся по всему міру. Если военныя суда будутъ дѣйствовать разъединенно и безъ

заранѣе обдуманнаго общаго плана, то они очень мало предохранять линіи морскихъ путей, протягивающихся на нѣсколько тысячъ миль.

«Фактически и цифрами я могу выяснить дѣйствительныя общественныя и жизненныя послѣдствія, какія заключаются для нашей націи въ предосторожностяхъ для обезпеченія, на случай морской войны, свободы и безопасности морскихъ путей. Тогда общество не сочтетъ за преувеличеніе, если мы скажемъ, что потеря всей англійской арміи на сухопутномъ театрѣ войны не произведетъ для Великобританіи той катастрофы, какая непремѣнно случится отъ потери даже одного изъ главныхъ морскихъ путей привоза. Въ первомъ случаѣ произойдетъ пониженіе фондовъ и нравственная скорбь, а во второмъ, кромѣ того, будетъ еще физическое страданіе отъ повышенія цѣны на хлѣбъ. Насильственное уменьшеніе *привоза* хлѣба и сырья и *вывоза* мануфактурныхъ издѣлій—вызоветъ вопль милліоннаго обездоленнаго населенія, потребующаго хлѣба, котораго нельзя будетъ дать, и работы, которой нельзя будетъ достать. Своими выводами, я въ состояніи доказать большинству англичанъ, отстаивающихъ теорію сухопутной обороны Великобританіи съ ея колоніями, что они совершенно не представляютъ себѣ той ужасной картины, невольными зрителями которой придется имъ быть, въ случаѣ войны Англіи хотя бы съ одною изъ морскихъ державъ. Только избраннымъ мною фактическимъ способомъ и при взглядѣ на составленную карту крейсерской войны, возможно доказать всю ошибочность господствующаго теперь мнѣнія, что будто бы достаточно выслать на просторъ океановъ нѣсколько сильныхъ броненосцевъ, чтобы затѣмъ намъ уже не безпокоиться болѣе за безопасность и свободу морскихъ путей сообщенія».

Приведенной выписки изъ послѣднихъ статистическихъ работъ извѣстнаго англійскаго спеціалиста—моряка, будетъ слишкомъ достаточно, чтобы въ стратегическомъ отношеніи доказать—*какую грозную и могучую силу должна представлять крейсерская война въ случаѣ открытія непріязненныхъ дѣйствій противъ каждой изъ морскихъ державъ вообще и про-*

тивъ Англіи—въ особенности. Нѣкоторые совершенно справедливо сравниваютъ крейсерскую войну въ океанахъ съ идеею партизанской войны на сушѣ, такъ какъ послѣдняя имѣетъ главнѣйшимъ назначеніемъ: *дѣйствовать на сообщенія непріятельской арміи, съ цѣлью лишенія противника средствъ для борьбы и парализаціи всѣхъ жизненныхъ отправленій непріятельской арміи.* Слѣдовательно, въ этихъ обоихъ способахъ войны—какъ на морѣ, такъ и на сушѣ—при искуствѣ, ловкости и находчивости военноначальниковъ, могутъ получаться очень важные результаты: матеріальные, нравственные, политическіе и чисто-стратегическіе.

При такой общей постановкѣ вопроса о крейсерской войнѣ, очевидно, никто не можетъ оспаривать права и у Россіи пользоваться военными крейсерами при дипломатическомъ разрывѣ съ какою либо изъ иностранныхъ морскихъ державъ. Напротивъ, историческіе факты показываютъ, что, если единичныя дѣйствія американскихъ крейсеровъ во время междуусобной войны поставили этотъ вопросъ на современную точку зрѣнія, то, изъ европейскихъ государствъ, Россія была первою, которая, силою политическихъ обстоятельствъ 1863 года, воспользовалась идеею крейсерской войны въ наиболѣе грозныхъ и широкихъ размѣрахъ. Но, съ другой стороны, тѣ же факты подтверждаютъ, что осуществленіе этой идеи будетъ каждый разъ все болѣе и болѣе осложняться для Россіи, во первыхъ по географическимъ, политическимъ и финансовымъ обстоятельствамъ, и во вторыхъ — *неимѣніемъ колоній и морскихъ станцій*, безъ помощи которыхъ невозможно обходиться крейсерамъ.

Принимая во вниманіе какъ эти обстоятельства, такъ и полную неопредѣленность времени, когда Россія будетъ въ состояніи свободно располагать для своего флота выходами въ океаны изъ Балтійскаго и Чернаго морей, мы можемъ пока гордиться тѣмъ великимъ историческимъ счастьемъ, что именно русскимъ крейсерскимъ эскадрамъ, съ начертанными программами для крейсерской войны, привелось сосредоточиться въ 1863 году у противоположныхъ береговъ Сѣверной Америки, омываемыхъ двумя великими океанами. Не смотря на

огромное отдѣлявшее обѣ эскадры разстояніе, русскіе моряки, противъ всякихъ ожиданій, были встрѣчаемы по всему материку, объятому пламенемъ междуусобной кровавой войны, самыми радушными пріемами и заявленіями братскихъ чувствъ дружбы всего американскаго народа. Сначала это могло казаться неестественнымъ и неискреннимъ, но вскорѣ же выяснилось, что американцы, братаясь съ русскими, указывали одновременно—по политическому совпаденію обстоятельствъ, на общаго врага—Англію, которая, своими неблаговидными поступками, несправедливостями и торгашескимъ эгоизмомъ, пріобрѣла на долго вражду американскаго народа, ожидающаго въ свою очередь удобной минуты, чтобы нанести возможный вредъ англійскому морскому владычеству и торговымъ интересамъ. Отплачивая американцамъ въ Кронштадтѣ, въ 1866 году, за ихъ гостепріимный пріемъ нашимъ хлѣбосольствомъ, русскіе моряки заслужили историческую благодарность со стороны своего народа за ту братскую дружбу, какую мы съумѣли пріобрѣсти въ Сѣверной Америкѣ и перенести въ Россію.

Теперь можно сказать почти съ увѣренностью, что, не заручившись предварительно этою дружбою и взаимною симпатіею, едвали увѣнчалась бы успѣхомъ русская военно-морская экспедиція въ Сѣверную Америку въ 1878 году, для снаряженія тамъ военныхъ крейсеровъ. Извѣстно, что наша послѣдняя война съ Турціею и напряженное состояніе политическихъ дѣлъ въ Европѣ, въ періодъ времени отъ Санъ-Стефанскаго договора до заключенія Берлинскаго трактата въ 1878 году, потребовали отъ нашего правительства принятія мѣръ для огражденія Россіи и русскихъ интересовъ отъ наступательной политики Великобританіи. Въ ряду этихъ мѣръ, на Морское Министерство была возложена трудная задача—озаботиться, по примѣру 1863 года, снаряженіемъ и высылкою въ океаны возможно большаго числа крейсеровъ. А такъ какъ въ зиму 1877—78 гг. мы имѣли въ заграничномъ плаваніи лишь небольшое число стаціонеровъ и для практическаго плаванія очередныхъ судовъ и не могли, по времени года и климатическимъ условіямъ, отправить изъ Балтики ни одного

военнаго судна, то такое стеченіе неблагопріятныхъ обстоятельствъ побудило выслать изъ Кронштадта въ Сѣверную Америку особую экспедицію изъ морскихъ командъ, чтобы пріобрѣсти тамъ крейсерскія суда, снарядить и приспособить ихъ для крейсерской службы и выслать въ океанъ. Но внезапное появленіе раннею весною въ Америкѣ большой массы русскихъ моряковъ вызвало всеобщее изумленіе, возбудило въ печати и обществѣ самыя горячія пренія и споры по вопросамъ международнаго права—за и противъ экспедиціи, снаряженія крейсеровъ и проч. Благодаря только находчивости, энергіи и знанію своего дѣла начальника экспедиціи и нашихъ офицеровъ, это неопредѣленное и возбужденное состояніе продолжалось не долго. Прежде всего необходимо было поставить на чужбинѣ всю экспедицію на почву законности и международнаго права, что и удалось сдѣлать, во первыхъ—по сочувствію американцевъ цѣлямъ экспедиціи и во вторыхъ—благодаря благопріятнымъ ей толкованіямъ наиболѣе авторитетныхъ людей въ Сѣверной Америкѣ по международному праву. По внесеніи же въ конгрессъ вопроса о русской экспедиціи, американская печать и общество уже начали говорить о несомнѣнномъ правѣ русскихъ снаряжать суда въ Америкѣ, и только тогда наши моряки могли приняться спокойно за выполненіе возложеннаго на нихъ порученія, результатомъ котораго было быстрое сооруженіе четырехъ своеобразныхъ крейсеровъ, при чемъ американская образцовая техника сочеталась столь удачно съ русскимъ военно-морскимъ знаніемъ и широкимъ пониманіемъ современнаго значенія крейсерской войны.

За тѣмъ, съ 1878 года и до настоящаго времени, мы не имѣли непосредственныхъ сношеній съ Сѣверною Америкою для дальнѣйшей разработки вопросовъ, тѣсно связанныхъ съ крейсерскою войною. Тѣмъ не менѣе, слѣдуя въ послѣднее время за развитіемъ военно-морскаго дѣла въ иностранныхъ государствахъ, мы находимъ большую тожественность въ направленіи дѣятельности Морскаго Министерства въ Россіи и Соединеныхъ Штатахъ. Такъ, оглянувшись на періодъ послѣднихъ двадцати лѣтъ, мы видимъ, что американцы, послѣ

междуусобной войны, ограничились въ дѣлѣ сооруженія броненоснаго флота только содержаніемъ въ боевой исправности тѣхъ броненосцевъ, которые были построены по усовершенствованнымъ чертежамъ для прибрежной обороны. Въ помощь къ этому оборонительному броненосному флоту, они разработали обширную систему прибрежной минной обороны, расчитывая при этомъ на быстрое и обезпеченное содѣйствіе частной промышленности и судостроителей—на случай экстренной постройки флотиліи миноносокъ по лучшимъ типамъ и чертежамъ. Въ послѣдніе же годы американцы направили усиленную дѣятельность на сооруженіе *крейсерскаго флота*, начавъ съ постройки нѣсколькихъ крейсеровъ изъ желѣза и стали и отказавшись на этотъ разъ отъ дерева—долго любимаго ими матеріала въ военномъ судостроеніи. Такихъ крейсеровъ, по лучшимъ типамъ, американцы намѣрены соорудить до 70-ти въ теченіи десяти лѣтъ.

Такая программа военно-морской дѣятельности въ Сѣверной Америкѣ, очевидно, имѣетъ много общаго съ направленіемъ дѣятельности нашего Морскаго Министерства. Эту однородность программъ и взглядовъ по военно-морскому дѣлу никакъ нельзя приписать случайному совпаденію. Неопровержимое объясненіе этого факта—главнѣйшимъ образомъ—заключается въ томъ, что американцы, не менѣе европейцевъ, сознали современное значеніе крейсерской войны, какъ могучаго и грознаго средства для борьбы съ болѣе сильными морскими державами. Сѣверная Америка, омываемая двумя обширными океанами, въ которыхъ существуютъ ея колоніи и морскія станціи, имѣетъ по своему географическому положенію громаднѣйшее значеніе не только для всемірной торговли, но и какъ *стратегическая база для крейсерской войны.* На общей картѣ всего свѣта видно, что къ берегамъ одной Сѣверной Америки прилегаютъ съ обоихъ океановъ шесть стратегическихъ пунктовъ, по три съ каждой стороны, а именно: по одному у каждой оконечности двухъ желѣзныхъ дорогъ, пересѣкающихъ материкъ отъ Атлантики до Тихаго океана, по одному около Вестъ-Индіи и за Панамскимъ перешейкомъ. По окончаніи же Панамскаго канала (предполагается къ

открытію въ 1888 году), долженъ совершиться въ направленіи всемірнаго торговаго движенія тотъ переворотъ, о значеніи котораго даже трудно судить въ настоящее время. Но, по отношенію къ обсуждаемому нами вопросу, это міровое событіе уже теперь позволяетъ сказать съ увѣренностью, во первыхъ, что тогда будетъ быстро осуществляться пророческое предсказаніе для Тихаго океана, какъ *о Средиземномъ морѣ будущаго*, и во вторыхъ, стратегическое значеніе Сѣверной Америки для крейсерской войны возрастетъ въ громадной степени. Само собою разумѣется, что предвидѣніе грядущихъ событій въ ближайшемъ будущемъ имѣло не малое значеніе на рѣшимость американцевъ нынѣ же приступить къ сооруженію современныхъ крейсеровъ.

Пав. Мордовинъ.

(Изъ № 10 «Морск. Сборн.» 1885 г.).

